Ministerium für Verkehr
des Landes Nordrhein-Westfalen

Die Ministerin

Ministerium für Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen
40190 Düsseldorf

LANDTAG
NORDRHEIN-WESTFALEN
17. WAHLPERIODE

VORLAGE
17/6142

A11

07. Dezember 2021
Seite 1 von 1

Aktenzeichen
(bei Antwort bitte angeben)
MB 3

Telefon 0211 3843-1026

Präsidenten des Landtags
Nordrhein-Westfalen
Herrn André Kuper MdL
Platz des Landtags 1
40221 Düsseldorf

65. Sitzung des Verkehrsausschusses am 08. Dezember 2021
Bericht der Landesregierung
„Ergänzung des ÖPNV-Bedarfsplans des Landes Nordrhein-Westfalen nach § 7 Absatz 1 ÖPNVG NRW sowie des ÖPNV-Infrastrukturfinanzierungsplans des Landes Nordrhein-Westfalen nach § 7 Absatz 2 ÖPNVG NRW; Elektrifizierung im Zuge des Wiederaufbaus der Eifelstrecken („Eifelstrecke“ bis zur Landesgrenze Nordrhein-Westfalen/Rheinland-Pfalz, „Voreifelbahn“ inkl. „Erfttalbahn“)“

Anlage: Vorlage

Sehr geehrter Herr Landtagspräsident,

in der Anlage übersende ich zur o.g. Sitzung zur Einvernehmensherstellung mit dem Verkehrsausschuss den Bericht zu „Ergänzung des ÖPNV-Bedarfsplans des Landes Nordrhein-Westfalen nach § 7 Absatz 1 ÖPNVG NRW sowie des ÖPNV-Infrastrukturfinanzierungsplans des Landes Nordrhein-Westfalen nach § 7 Absatz 2 ÖPNVG NRW; Elektrifizierung im Zuge des Wiederaufbaus der Eifelstrecken („Eifelstrecke“ bis zur Landesgrenze Nordrhein-Westfalen/Rheinland-Pfalz, „Voreifelbahn“ inkl. „Erfttalbahn“).

Mit freundlichen Grüßen

Ina Brandes

Dienstgebäude und
Lieferanschrift:
Stadttor 1
40219 Düsseldorf
Telefon 0211 3843-0
Telefax 0211 3843-939110
poststelle@vm.nrw.de
www.vm.nrw.de

Öffentliche Verkehrsmittel
vom Hauptbahnhof zur Haltestelle Stadttor: Straßenbahnlinie 709
Buslinie 732

65. Sitzung des Verkehrsausschusses

Bericht zu TOP 6

„Ergänzung des ÖPNV-Bedarfsplans des Landes Nordrhein-Westfalen nach § 7 Absatz 1 ÖPNVG NRW sowie des ÖPNV-Infrastrukturfinanzierungsplans des Landes Nordrhein-Westfalen nach § 7 Absatz 2 ÖPNVG NRW; Elektrifizierung im Zuge des Wiederaufbaus der Eifelstrecken („Eifelstrecke" bis zur Landesgrenze Nordrhein-Westfalen/Rheinland-Pfalz, „Voreifelbahn" inkl. „Erfttalbahn")"

Der ÖPNV-Bedarfsplan umfasst die langfristigen Planungen für den streckenbezogenen Aus- und Neubau der Schieneninfrastruktur mit zuwendungsfähigen Ausgaben von mehr als fünf Millionen Euro, unter anderem für diejenigen Maßnahmen, die nach § 13 Absatz 1 Nummer 4 ÖPNVG NRW (Investitionsmaßnahmen im besonderen Landesinteresse, hier: Investitionsmaßnahmen zur Elektrifizierung von vorhandenen Schienenstrecken für den Schienenpersonennahverkehr) gefördert werden können. Der ÖPNV-Infrastrukturfinanzierungsplan umfasst nur Maßnahmen mit zuwendungsfähigen Ausgaben von mehr als fünf Millionen Euro, die vom Land nach § 13 Absatz 1 ÖPNVG NRW (Investitionsmaßnahmen im besonderen Landesinteresse) gefördert werden sollen.

Im Auftrag des Ministeriums für Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen wird derzeit ein multimodales Landesverkehrsmodell mit dem Prognosehorizont 2035 (LVM 2035) erstellt. Die Fertigstellung des LVM 2035 ist für 2022 geplant. Mit dem LVM 2035 wird eine Entscheidungsgrundlage für den nächsten ÖPNV-Bedarfsplan gebildet.

Da der neue ÖPNV-Bedarfsplan nicht vor 2023 fertig gestellt sein wird, gibt es für die Zeit bis dahin eine Übergangsregelung, um dringende, wirtschaftlich sinnvolle und erforderliche Maßnahmen weiter voran bringen zu können (vgl. Vorlage 17/258). Nach erbrachtem abgestimmtem Nachweis der Wirtschaftlichkeit und Anmeldung durch den jeweiligen Aufgabenträger gemäß Landesplanungsgesetz über die Regionalräte für den ÖPNV-Bedarfsplan legt das Ministerium für Verkehr dem Verkehrsausschuss des Landtags Nordrhein-Westfalen die Maßnahme mit der Bitte um Einvernehmensherstellung zur Aufnahme in den ÖPNV-Bedarfsplan und ggf. den Infrastrukturfinanzierungsplan vor.

Im vorliegenden Fall handelt es sich um ein dringliches Maßnahmenpaket im Rahmen des Aufbauhilfegesetzes (AufbhG 2021) nach der Unwetterkatastrophe im Sommer 2021. Im Zuge des Wiederaufbaus hat der Bundesgesetzgeber die zeitgleiche Elektrifizierung in einem beschleunigten Verfahren (Entfall Umweltverträglichkeitsprüfung) im AufbhG 2021 ermöglicht. Da sich diese Maßnahme deutlich vom Regelfall in der Übergangsregelung unterscheidet, schlägt das Land diese Maßnahme in diesem Ausnahmefall anstelle der Aufgabenträger selbst vor (wie auch schon beim „Robusten Netz"). Dies ist insbesondere vor dem Hintergrund des Klimaschutzes durch die Elektrifizierung sowie durch die historische Ausnahmesituation des Wiederaufbaus, die die Möglichkeit zu einem deutlich beschleunigten Verfahren ohne Umweltverträglichkeitsprüfung, und damit wahrscheinlich ohne Planfeststellungsverfahren ermöglicht. Die Finanzierung wird dabei über das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) des Bundes mit einem Fördersatz von bis zu 90 Prozent der zuwendungsfähigen Kosten angestrebt. Der üblicherweise in der Übergangsregelung geforderte Planungsstand (mindestens Leistungsphase 2) liegt hier noch nicht in allen Bereichen vor, ist aber aufgrund der oben beschriebenen Ausnahmesituation und auch der weitestgehend „standardisierten" Planungen von Elektrifizierungen auf vorhandenen Strecken in Großteilen entbehrlich.

Die Erstellung einer Standardisierten Bewertung ist aufgrund der oben genannten Dringlichkeit nicht möglich. In Abstimmung mit dem BMVI wird dem Erfordernis eines Wirtschaftlichkeitsnachweises durch den Grenzwertnachweis gemäß Anlage 8.7 der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) nachgekommen. Für Teilabschnitte liegen außerdem positive Wirtschaftlichkeitsberechnungen des zuständigen SPNV-Aufgabenträgers vor.

Zu Teilmaßnahmen dieser hier genannten Gesamtmaßnahme hat der zuständige Regionalrat Köln bereits positive Voten abgegeben. Eine Begründung zum ausnahmsweisen Vorschlag des Ministeriums für Verkehr wird dem Regionalrat zudem im Nachgang vorgelegt.

In Summe sieht das Ministerium für Verkehr mit den zuständigen Referaten durch die oben genannten Gründe eine Abweichung vom Standardfall der Übergangsregelung

als möglich und gegeben an, um die einmalige Möglichkeit der Verknüpfung von Wiederaufbau und Elektrifizierung zu nutzen, die gesetzgeberischen Möglichkeiten auszuschöpfen, eine deutlich beschleunigte Umsetzung mit in Summe geringeren Sperrzeiten für Fahrgäste zu erreichen und ein Vorhaben mit hoher Förderquote durch den Bund (bis zu 90 Prozent) umzusetzen.

Das Risiko eines Präzedenzfalles im Hinblick auf ein vereinfachtes Verfahren sehen die zuständigen Fachreferate nicht, da es sich um eine historische Ausnahmesituation (auch im Hinblick auf die gesetzlichen Möglichkeiten) handelt.

Hintergrund zur Elektrifizierung der Eifelstrecken im Zuge des Wiederaufbaus („Eifelstrecke" bis zur Landesgrenze RLP, „Voreifelbahn" inkl. „Erfttalbahn")

Der Zweckverband Nahverkehr Rheinland (NVR) plant auf den Eisenbahnstrecken der Eifelstrecke (zwischen Hürth-Kalscheuren und Kall) und der Voreifelbahn (zwischen Bonn und Euskirchen) sowie auf der Erfttalbahn (zwischen Euskirchen und Bad Münstereifel) eine Elektrifizierung und einen teilweisen Ausbau der Infrastruktur. Diese Projekte sollen über das GVFG finanziert werden und wurden für das GVFG-Bundesprogramm 2021-2025 angemeldet.

Durch die Unwetterkatastrophe im Sommer 2021 wurden die Strecken schwer beschädigt, so dass ein umfangreicher Wiederaufbau notwendig ist. Im Rahmen des AufbhG 2021 hat der Bundesgesetzgeber entschieden, im Zuge des Wiederaufbaus eine zeitgleiche und damit zeit- und ressourcensparende Elektrifizierung zu ermöglichen. Hiermit ist eine deutlich beschleunigte Umsetzung gegenüber der ursprünglich geplanten Elektrifizierungsmaßnahme möglich. Dies betrifft über die ursprünglich vorgesehenen Strecken hinaus auch den weiteren Verlauf der Eifelstrecke ab Kall bis zur Landesgrenze zu Rheinland-Pfalz. In Rheinland-Pfalz wird ebenfalls eine Elektrifizierung der dortigen Eifelstrecke angestrebt.

Die Möglichkeit der zeitgleichen Elektrifizierung besteht ausschließlich dann, wenn dies im Zuge des Wiederaufbaus geschieht. Aufgrund der Dringlichkeit des Wiederaufbaus zur Befahrbahrmachung von Teilen der Eisenbahnstrecken müssen die hierzu

notwendigen Planungen zeitgleich mit dem Bau von der Deutschen Bahn AG (DB AG) ausgeschrieben werden.

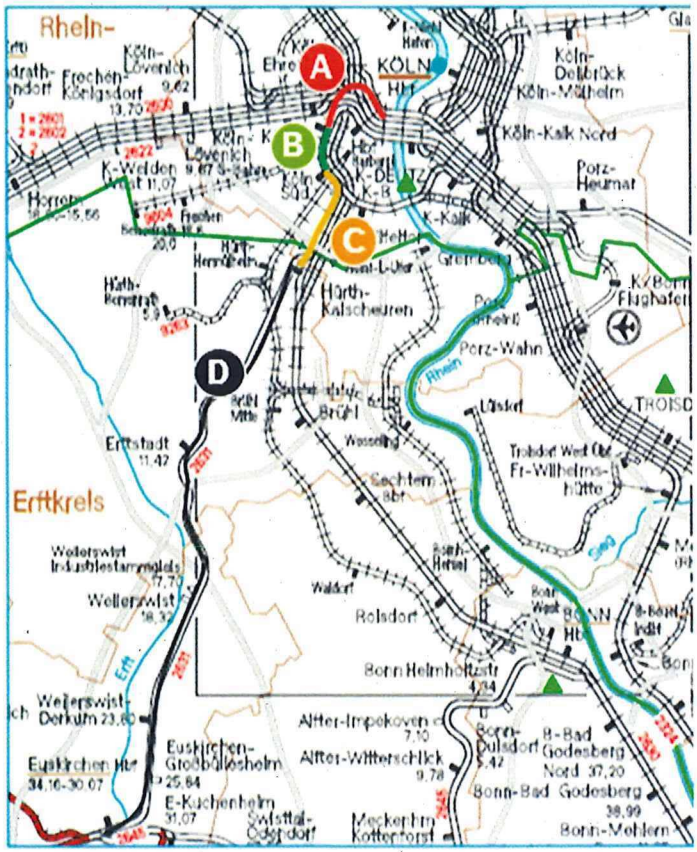
Für eine Förderung über das GVFG (für eine Elektrifizierung mit Bundeszuschüssen von bis zu 90%) muss üblicherweise eine mit dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) abgestimmte Standardisierte Bewertung vorliegen. Aufgrund der Dringlichkeit und der gesetzlichen Möglichkeiten zur parallelen Elektrifizierung akzeptiert das BMVI auf Vorschlag des Ministeriums für Verkehr Nordrhein-Westfalen (VM NRW) und des Landes Rheinland-Pfalz in diesem Einzelfall einen vereinfachten Wirtschaftlichkeitsnachweis (Hinweis: Im Gesetzestext des GVFG wird lediglich ein Wirtschaftlichkeitsnachweis gefordert, die Standardisierte Bewertung wird nicht explizit erwähnt). Unter hohem Zeitdruck wurde dazu bereits vom Ministerium für Verkehr der Entwurf eines Finanzierungsvertrages mit der DB AG verhandelt. Die erforderlichen Rahmenbedingungen (Wirtschaftlichkeitsnachweise, Förderverfahren GVFG, etc.) wurden zudem parallel unter Einbeziehung des BMVI erörtert und abgestimmt.

Die Möglichkeit der Elektrifizierung im Zuge des Wiederaufbaus sorgt für einen zeitnahen, umweltfreundlichen Eisenbahnbetrieb auf den genannten Strecken, sichert Bundesmittel für Nordrhein-Westfalen und verschiebt die für den Bau notwendigen Sperrzeiten auf der Strecke in die Zeiten des sowieso notwendigen Wiederaufbaus. Die DB plant, Ende des Jahres 2021 die Planungsleistungen im Zusammenhang mit den Bauleistungen auszuschreiben, um so einen zeitnahen Wiederaufbau und die die gleichzeitige Elektrifizierung zu ermöglichen.

Die parallel verfolgten Maßnahmen zum Ausbau, insbesondere auf der Voreifelbahn, werden parallel, wie ursprünglich geplant, vorangetrieben und sollen ebenfalls perspektivisch über das GVFG unabhängig von der Elektrifizierung als gesondertes Vorhaben gefördert werden.

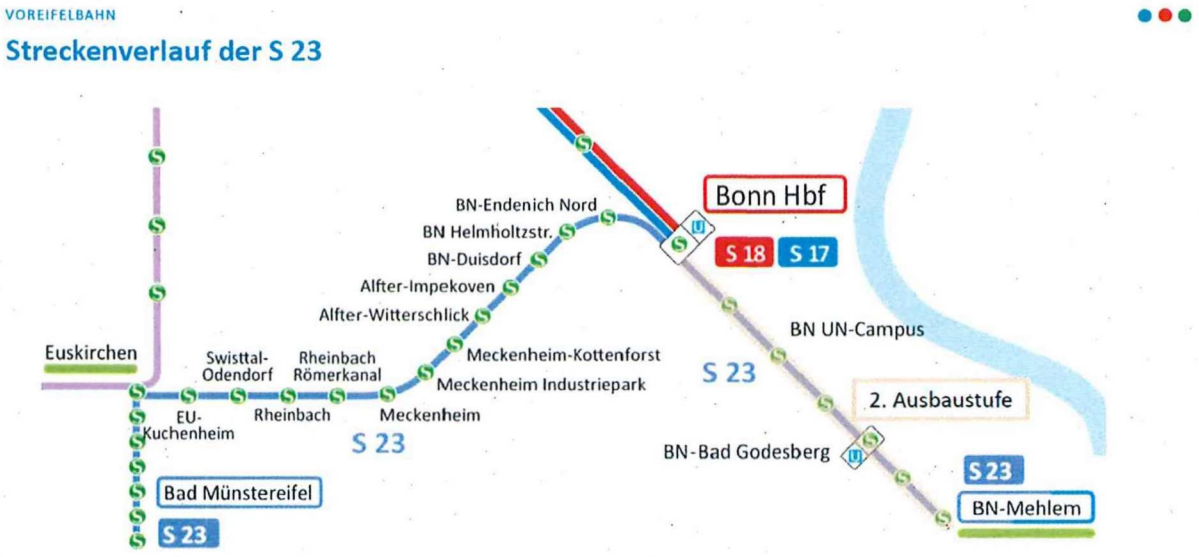
Ausgangslage

Für die Elektrifizierung der Eifelstrecke wurde 2019 eine Planungsvereinbarung unterzeichnet, die Leistungsphasen 1 und 2 werden derzeit geplant. Durch die Elektrifizierung sind eine höhere Betriebsqualität und dichtere Taktfolgen und damit die Realisierung eines qualitativ hochwertigen S-Bahn-Angebots möglich. Die Maßnahme ist Bestandteil der Zielkonzeption 2050 des Landes und wurde für die GVFG-Maßnahmenliste angemeldet.



(Abbildung 1: Eifelstrecke bis Euskirchen (hier als Abschnitt D)

Auf der Voreifelbahn (inkl. Erfttalbahn bis Bad Münstereifel) liegen die Ergebnisse einer ersten Machbarkeitsstudie für Elektrifizierung und Ausbau vor. Ziel ist die verbesserte Anbindung der anliegenden Städte und Gemeinden aus dem Rhein-Sieg-Kreis und Kreis Euskirchen an die Metropolregion Köln/Bonn durch Fahrzeitverkürzung und Angebotsverbesserung. Einige Maßnahmen auf der Voreifelbahn wurden bereits umgesetzt. Zukünftige Maßnahmen sind neben dem umweltfreundlichen elektrischen Betrieb u.a. auch mögliche neue Haltepunkte und ein teilweise zweigleisiger Ausbau. Die Maßnahme ist Bestandteil der Zielkonzeption 2050 des Landes und wurde für die GVFG-Maßnahmenliste angemeldet.



(Abbildung 2: Voreifelbahn (hier als S23), Quelle: Präsentation des NVR vom 23. Juni 2021)

<u>Beschlussvorschlag:</u>

Der Ausschuss für Verkehr stellt auf Grundlage dieser Vorlage das Einvernehmen zur Aufnahme der Elektrifizierungen der Eifelstrecken in die Stufe 1 des ÖPNV-Bedarfsplans des Landes Nordrhein-Westfalen nach § 7 Absatz 1 ÖPNVG NRW sowie den ÖPNV-Infrastrukturfinanzierungsplan des Landes Nordrhein-Westfalen nach § 7 Absatz 2 ÖPNVG NRW her.